

## **EL VIRREY CONDE DE CASTELLAR Y SU LEY CONTRA EL LUJO EN LOS COCHES PERUANOS: ¿UNA VÍA PARA PRESERVAR EL ESTATUS SOCIAL O EL INTENTO DE UN NUEVO IMPUESTO?**

Ismael JIMÉNEZ JIMÉNEZ

*Universidad de Cádiz*

Álvaro RECIO MIR

*Universidad de Sevilla*

Una de las fuentes más expresivas para el análisis del arte de la carrocería en el mundo hispánico es la sucesión de leyes contra el lujo excesivo que se dictaron durante el Antiguo Régimen. Tales normas, al describir detalladamente los coches que quedaban por ellas prohibidos, hicieron un vívido retrato de una realidad que, aunque en su práctica totalidad ha desaparecido, fue sin duda sorprendente, tanto por su apabullante riqueza ornamental como por su ostentosa proyección social<sup>1</sup>.

De manera paralela al caso metropolitano, se dictaron normas de ámbito americano en general o peruano en particular. Una de éstas es la

---

<sup>1</sup> Estas normas fueron recopiladas parcialmente para el caso español en Juan Sempere y Guarinos, *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España* (Madrid: Imprenta Real, 1788, 2 vols.). Sobre la historia de la carrocería española, que nos servirá en esta ocasión de marco ineludible, son imprescindibles Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España* (Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005) y Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)* (Madrid: Polifemo, 2007). Para el caso de Nueva España, paralelo al que abordaremos en esta ocasión, véase Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, en prensa).

que en esta ocasión traemos a colación, dictada en Lima, el 31 de marzo de 1678, por el virrey conde de Castellar<sup>2</sup>, y ya mencionada por la bibliografía que se ha ocupado del estudio de la carrocería peruana<sup>3</sup>. No obstante, la riqueza de la disposición permite un mayor análisis del hasta ahora realizado, de igual modo que requiere de una mayor contextualización para su completa comprensión. Todo ello ayudará a conocer mejor la carrocería de la capital virreinal a fines del siglo XVII, momento clave de la misma, ya que entonces el coche se convirtió definitivamente en una *obra de arte total*, lo cual coincidió con el arranque de la plenitud barroca en el ámbito de la carrocería.

## 1. El tenor de la norma y la significación social del coche

Ya el encabezamiento de la norma indica su máxima trascendencia jurídica, ya que tras la referencia a la fecha y a la Ciudad de los Reyes indica que fue tomada:

estando en el Real Acuerdo el excelentísimo señor conde de Castellar, marqués de Malagón, virrey de estos reinos; los señores licenciado don Bernardo de Iturrizarra, doctor don Tomás Berjón de Caviedes, licenciados don Juan Baptista Moreto, don Diego de Baeza, don Pedro García de Ovalle y don Juan de Peñalosa, presidente y oidores de esta Real Audiencia, presente el señor doctor don José del Corral Calvo de la Banda fiscal de lo civil de ella<sup>4</sup>.

La extensa exposición de motivos de la norma es particularmente interesante, al ocuparse, a diferencia de lo que ocurre con la mayoría de las leyes contra el lujo, exclusivamente de los carruajes. En concreto, su tenor literal alude al “*gran exceso a que había llegado el uso de los co-*

---

<sup>2</sup> Biblioteca y Archivo Municipal de Lima (en adelante AML), CL-CE, 14. Libro de cédulas, pp. 111 v-112.

<sup>3</sup> Esencial al respecto resulta Guillermo Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, *Revista del Archivo General de la Nación*, n° 14 (1996): 111-156, véase en particular la 117. Véase también Alejandro López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, en *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*, ed. Enrique García Santo Tomás, (Madrid: ed. Iberoamericana, 2009), 267-291, en particular la 274; Álvaro Recio Mir, “La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778”, *Laboratorio de arte*, 25 (2013): 515-531.

<sup>4</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

*ches y carrozas en esta ciudad, haciéndose muchos, muy costosos, así en el dorado, molduras, realces y entallados, como en lo guarnecido, ropaje y variedad de clavazones*"<sup>5</sup>.

Como ya se ha apuntado, resulta excepcional que una norma de este tipo se centrara exclusivamente en los coches, lo que evidencia que en ellos se atrincheró e hizo fuerte el lujo más exacerbado. Además de a la generalización del uso de los coches, la ley respondía a la difusión de las denominadas *grands carrosses* francesas, como ha señalado López Álvarez<sup>6</sup>. En tal sentido, hay que recordar que la tradición hispánica había desarrollado, desde que los coches se difundieron a mediados del siglo XVI, un tipo de carruaje denominado "*a la española*". Se caracterizó, además de por reflejar a la perfección la severidad de la corte de los Austria, por contar con sencillas y cúbicas cajas de madera forrada de cuero negro u oscuro, del que sobresalían los clavos y bollones de latón dorado con los que se adhería y alguna labor de pasamanería que hacía confortables y suntuosos sus interiores tapizados con telas. Ejemplo único conservado al respecto es el conocido coche en el que Felipe III viajó a Lisboa para tomar posesión de la corona portuguesa, conservado en el Museu Nacional dos Coches de Lisboa<sup>7</sup>.

En el último tercio del siglo XVII se desarrollaron además las aludidas *grands carrosses* francesas, distintivas de la corte del Rey Sol y caracterizadas por tener sus cajas recubiertas de una menuda decoración tallada y dorada, lo que les daba un carácter mucho más brillante y ostento que los coches a la española. El carruaje se convirtió así y de forma definitiva en una auténtica obra de arte total, de manera que carroceros, escultores, tapiceros y otros artistas de la corte de Versalles hicieron de estos vehículos en tronos rodantes. Un solo ejemplo de ello se conserva en España: la Carroza Negra del Patrimonio Nacional<sup>8</sup>.

No obstante, si apuramos más el análisis de la norma, creemos atisbar que a lo que está haciendo referencia es a una suerte de simbiosis entre la tipología española y francesa, al sumar la guarnición y su cla-

---

<sup>5</sup> Ídem.

<sup>6</sup> López Álvarez, "Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700", 274.

<sup>7</sup> Sobre el coche a la española remitimos a Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)*, (Madrid: Polifemo, 2007).

<sup>8</sup> Sobre las grandes carrozas a la francesa véase Jean Louis Libourel, "Los grandes centros del carruaje en Europa", en *Historia del carruaje en España*, coord. Eduardo Galán Domingo (Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005), 110-115.

vazón, propia de la primera, a las alambicadas labores de talla dorada, distintivas de la segunda. En cualquier caso, cabe señalar en tal sentido que en esos momentos en la corte de Madrid se empezaban a ver coches a la francesa, aunque aún eran generales los carruajes a la española. Suponemos que de manera completamente contemporánea y paralela ocurría lo mismo en Lima. Del caso de la capital de España es buen ejemplo la conocida *Vista de la carrera de San Jerónimo y el paseo del Prado* de la colección Carmen Thyssen-Bornemisza, que se fecha precisamente en torno a la publicación de la norma que venimos analizando y en la que se ven coches de ambos tipos<sup>9</sup>.



Coche usado por Felipe III en su jornada a Lisboa.  
Museo Nacional dos Coches

Continuando con su larga exposición de motivos, la norma añadía a la abundancia de coches ya apuntada que ello ocasionaba el gasto de:

considerables sumas, de que resultaba con sumir diversas personas sus caudales, faltando a las obligaciones precisas de sus casas y familias y algunos a las de sus acreedores con notable desconsuelo

---

<sup>9</sup> Sobre este interesante cuadro remitimos a López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)*, 16. Sobre la difusión del carruaje a la francesa en Lima véase José Mugaburu, *Diario de Lima (1640-1694)*, (Lima: Concejo Provincial de Lima, 1935), 177, 187 y 261.

de los interesados, procurando cada uno adelantar en más cada día con nuevas invenciones de mayor lastre y suntuosidad y siendo esto ya tan común no excusaba nadie estos empeños por no parecer menos que otros<sup>10</sup>.

Se hacía de este modo un repaso a los principales problemas que ocasionaba la verdadera pasión desatada por los carruajes, empezando por los cuantiosos gastos que ocasionaban y las deudas que ello producía. No obstante, nos parece que lo más interesante es el apunte sociológico que alude a las modas que se iban implantando en la carrocería y a que se había establecido una porfía general, ya que los coches se habían convertido en principal signo de ostentación social, de manera que unos imitaban a los otros y que en la medida de lo posible se querían hacer cada vez más suntuosos.

Cabe recordar en tal sentido la interpretación del profesor Domínguez Ortiz de las leyes contra el lujo excesivo, las cuales se emitieron, dijo, con dos finalidades fundamentales: contener el gasto improductivo y mantener las barreras entre las clases sociales<sup>11</sup>. Y en efecto, la generalización que se produjo en la Ciudad de los Reyes parecía que iba a acabar con todo, al menos así lo afirman las fuentes. En tal sentido, el padre Bernabé Cobo señalaba que *“cuando entré en esta ciudad el año de mil quinientos noventa y nueve no había en ella más de cuatro o cinco, y estas iban llanas y de poco valor; y al presente [1639] pasan de doscientas y todas ellas son costosísimas, guarnecidas de seda y oro con gran primor”*<sup>12</sup>. Cobo no sólo hacía referencia a los coches, ello lo enmarcaba en otros aspectos, insistiendo en *“el crecimiento que he visto en esta ciudad de treinta años a esta parte ha tenido esta vanidad de trajes, galas y pompa de criados y libreas que pone admiración”*. No obstante, insistía que *“de solas las carrozas quiero hacer argumento, de donde se podrá colegir lo que pasa en lo demás”* y de donde nosotros también podríamos colegir que el coche fue el principal símbolo de estatus de la sociedad virreinal<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

<sup>11</sup> Antonio Domínguez Ortiz, “Los primeros coches de caballos en España”, *Historia 16*, nº 95 (1984): 35-40, en particular p. 40.

<sup>12</sup> Ramón María Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias española*, (Madrid, Dirección General de Tráfico, 1993), 303 y 304.

<sup>13</sup> López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, 279 y 280.

La norma limeña se seguía justificando en su exposición de motivos en que la abundancia de coches de gran lujo era:

cosa tan perniciosa al buen gobierno de la república y prohibida por leyes del reino y diferentes pragmáticas publicadas en la Corte de Su Majestad, que Dios guarde, en que se ha moderado semejante abuso y dado forma y limite a tales gastos y para que esos se atajen y todos se contengan lo que es justo y razonable<sup>14</sup>.

En efecto, numerosas normas antecedian a la que ahora referimos, emitidas tanto en la metrópoli como en los Virreinos americanos, pudiendo traerse en tal sentido a colación la primera relativa al Nuevo Mundo, la de Felipe II de 1577, sumamente expresiva por su estricto tenor, ya que prohibió allí los coches. Tan expeditiva medida fue fundamentada en que los carruajes habían ocasionado el abandono de los tradicionales y viriles ejercicios ecuestres, lo cual hacía peligrar la seguridad y la hasta la propia subsistencia del imperio<sup>15</sup>.

Con posterioridad se emitieron otras normas específicamente peruanas, como una disposición de 1624 del virrey marqués de Guadalcázar que obligaba al registro de los coches, lo que produjo su definitiva institucionalización. En ello insistió el virrey conde de Chinchón en 1637, a lo aún que se podría añadir en los años centrales de dicho siglo la propuesta del virrey conde de Santiesteban de cobrar por el uso de los coches, sobre lo que volveremos más adelante<sup>16</sup>.

No obstante, el antecedente más cercano a la que ahora analizamos fue la pragmática de 8 de marzo de 1674 del rey Carlos II, relativa tanto a trajes, adornos o mercaderías extranjeras, como también a “*coches, carrozas, literas y sillas no solo compuestas y adornadas de telas y guarniciones de oro y plata, sino fabricadas con talla de relieves, istriados, pinturas, plateados y dorados con varios colores*”<sup>17</sup>.

Junto a estos antecedentes, aún cabría añadir que muy poco después de la norma de 1678 que analizamos otra pragmática, de 22 de marzo de 1693 y de ámbito americano, relativa a la moderación de los lutos,

---

<sup>14</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

<sup>15</sup> Véase al respecto Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias española*, 293 y 294.

<sup>16</sup> López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, 271-273.

<sup>17</sup> Sempere y Guarinos, *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España*, vol. 2, 135.

prohibía los coches de luto, tanto su fabricación como su uso, pudiendo solamente utilizar las viudas sillas de manos negras<sup>18</sup>.

En cualquier caso, no es de extrañar, con la exposición de motivos referida, que al entrar la norma en el desarrollo de su parte dispositiva fuese especialmente estricta. De esta manera establecía:

que de aquí adelante ninguna persona de cualquier estado, condición y calidad que sea pueda usar ni traer coche, carroza o calesa con dorado de partes de afuera, moldura, realce, ni entallado, sino que haya de ser llano y la clavazón ordinaria de las espuelas doradas y el ropaje que ha sido más de terciopelo o damasco<sup>19</sup>.

Además de la universalidad de la disposición, en la que no cabía excepción, se apuntaba una cuestión que consideramos de particular interés y que era la imposibilidad de usar ni traer coche. Ello enlazaba con la referida ley de Felipe II de 1577, donde en concreto se prohíbe tanto el uso de los coches, como su manufactura, comercio y hasta su mera tenencia. Precisamente al comercio pensamos que se aludía con la norma de 1678 del conde de Castellar. Lógicamente, este comercio enlazaba la capital virreinal con la metrópoli, ya que, aunque es un asunto aún por investigar, sabemos que algunos carruajes, como los de los virreyes, llegaban desde España. En concreto, como veremos, en el equipaje con el conde de Castellar llegó a Lima había una carroza<sup>20</sup>.

En cuanto a los tipos de carruajes, hay que partir de que es una de las cuestiones más espinosa del análisis de los vehículos hipomóviles, debiendo señalarse al respecto, que desde su aparición a mediados del siglo XVI en el ámbito cultural hispánico el término genérico que los calificó fue el de coche. No obstante, su rápida evolución hizo que se generalizasen diversos tipos cuyas denominaciones son por el momento difíciles de definir. Así, la voz carroza se empleó, más que para un tipo de coche definido por cuestiones técnicas, para los más lujosos. Por su parte, las calesas eran habitualmente de dos ruedas, protegida por una capota de cuero abatible.

---

<sup>18</sup> Lohmann Villena, "De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación", 116.

<sup>19</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

<sup>20</sup> Lohmann Villena, "De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación", 143.

El núcleo de la parte dispositiva de la norma de 1678 establecía la prohibición de las labores de talla dorada, que ya señalamos que eran características de las grandes carrozas francesas, obligando a que los carruajes siguiesen el modelo español, caracterizado por sus sencillas cajas cúbicas y cubiertas de cuero, lo que era combinado al interior por tapicerías de terciopelo o damasco. En concreto, se hace alusión al dorado de su exterior, sus molduras, realces y entallados, lo que hace referencia a diferentes técnicas, siendo las más significativas las escultóricas y el referido dorado.

La dureza de las penas que se establecían por contravenir la norma era expresiva de la gran importancia que se le daba a la cuestión. En concreto, por un lado era el *“perdimiento de ella y de mil pesos o más que se le sacarán irremisiblemente”* a los propietarios de las mismas. Pero para ir al origen mismo del problema se establecían penas para *“los maestros de coches y oficiales que lo labraren de quinientos pesos y dos años de Valdivia”*<sup>21</sup>.

Como solía ocurrir en este tipo de normas restrictivas, ante una realidad contraria a lo que pretendía la norma erradicar, se establecía un plazo de transición en su aplicación, de manera que:

las carrozas ya usadas y que hayan rodado al presente hubiere en diferente forma y contraria a la que va expresada se manifestaran dentro de seis días contados desde el de la publicación de esta causa ante el señor don Alonso del Castillo y Herrera, alcalde del crimen de esta Real Audiencia, para que se tome la razón de ellas concediéndoseles a sus dueños por tres años en que las puedan consumir<sup>22</sup>.

El registro apuntado indica el afán controlador de la norma, de manera que el permiso de tres años podría estar indicando la duración media de un carruaje, asunto este que requerirá de futuras investigaciones. En caso contrario, se disponía que *“queden comprendidas en la prohibición como dice o vieran fabricado de nuevo después de ella”*. Acerca de lo cual entenderían *“los señores alcaldes del crimen de esta Real Audiencia y los alcaldes ordinarios de la Ciudad, ejecutando inviolablemente las penas referidas de que darán cuentas al gobierno superior de estos reinos”*<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

<sup>22</sup> Ídem.

<sup>23</sup> Ídem.



Por último, la norma establecía su entrada en vigor, sobre lo que señalaba que “*se publique este auto en forma de bando a usanza de guerra en las partes que se acostumbre y se ponga un tanto de el en los oficios de cámara de la Real Sala del Crimen y en los libros de Cabildo para su ejecución*”<sup>24</sup>.

## 2. Un Virrey fiscalizador y el posible espíritu legislador

La primera cuestión que cabría traer a colación en el análisis general de la norma sería la de su inspirador. En tal sentido, es obligado advertir que cuando el Consejo de Indias aprobó el 1 de septiembre de 1673 que la persona encargada de sustituir al fallecido virrey del Perú conde de Lemos (1667-1672) fuese don Baltasar de la Cueva Enríquez, conde de Castellar<sup>25</sup>, hizo hincapié en que debía corregir la maltrecha situación de la Real Hacienda. Esta motivación, en la que el virrey se afanó, explica que dictara la norma que analizamos. Castellar entró con ímpetu en el Virreinato, de manera que la primera medida que tomó - signo evidente del cariz que pretendía dar a su administración- fue la de ordenar que todos los asuntos relacionados con el fisco pasasen por su despacho. Dispuso así que ningún libramiento consignado en la Caja Real de Lima, o en sus sufragáneas a partir de determinada cantidad, pudiese ser satisfecho sin su firma<sup>26</sup>.

Pero el gobierno del nuevo virrey se encontró con un contratiempo inmediato. Tras los ataques de Henry Morgan a Panamá y la destrucción de su capital en 1670 existía en el Perú cierto temor que afectaba al conjunto social y, especialmente, a la economía, pues nadie quería embarcar sus caudales en la Armada del Mar del Sur con un panorama revuelto<sup>27</sup>. Esta situación inestable tampoco pudo ser sofocada por un gobierno fuerte en el Palacio de la Plaza Mayor de Lima, pues tras el fallecimiento del conde de Lemos en 1672 había tomado las riendas de manera interina el todopoderoso oidor decano e inquisidor Álvaro de Ybarra<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> Ídem.

<sup>25</sup> Archivo General de Indias (en adelante: AGI), Lima, 344: *Consulta de la Cámara de Indias al Rey*, Madrid, 1 de septiembre de 1673.

<sup>26</sup> Elena Sanguinetti, “Memorias del virrey de Castellar”, *Letras*, n° 30 (1945): 133

<sup>27</sup> Indispensable para conocer las defensas marítimas del Pacífico sur y su impacto directo en la economía resulta Bibiano Torres Ramírez y Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *La Armada del Mar del Sur*, (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987).

<sup>28</sup> Es muy interesante conocer la trayectoria de este individuo y cómo estuvo en los círculos más influyentes de los virreyes desde la década de 1660. Para ello, remitimos

Desde luego, no era dicho contexto el más propicio para que Castellar llevase a cabo toda la transformación económica del Virreinato, pues a ello habría que sumarle cierta inestabilidad en el todopoderoso grupo de los grandes comerciantes, los cuales no estaban muy conformes con el seguro que la administración daba a sus caudales si los embarcaban rumbo a España. Para Castellar el mantenimiento de buenas relaciones con el Tribunal del Consulado era esencial pues, como refirió Andrien, “el eslabón clave en la economía colonial integrada del Perú hispano lo conformaban los comerciantes de Lima”<sup>29</sup>.

Los cargadores de la Ciudad de los Reyes se habían constituido como Tribunal en 1613 como mecanismo para hacer fuerza ante medidas contrarias a sus intereses<sup>30</sup>. Más de medio siglo después, los comerciantes se enfrentaban a una disminución de sus beneficios por diversos motivos como el proceso de autarquía americano, las condiciones cada vez más peligrosas para el transporte, la injerencia de otras potencias europeas en mercados coloniales o a la actividad de corsarios, piratas y filibusteros. Por ello, durante el gobierno de Castellar el Consulado funcionaba como una institución reguladora del comercio transoceánico, pero también como una rectora del mercado interior<sup>31</sup>. Es decir, las decisiones económicas que el virrey Castellar tomase afectarían de manera directa a sus actividades y por tanto fue un órgano a tener muy en cuenta antes de decretar modificaciones de calado.

Junto al Consulado, el sector minero tuvo un peso específico en la Real Hacienda que Castellar pretendió corregir. Sin embargo, durante el siglo XVII esta actividad había ido perdiendo fuerza en el cómputo de los grupos productivos del Virreinato; algo que en cierto modo pudo ser beneficioso al diversificar la economía y aumentar la pujanza de los sectores agropecuario o textil, menoscabando la necesidad de importar productos de origen europeo<sup>32</sup>. En cualquier caso, las extracciones me-

---

a Ismael Jiménez Jiménez, “Don Álvaro de Ybarra: el criollo más poderoso de su tiempo (1621-1675)”, en *América en la memoria: conmemoraciones y reencuentros*, coord. Begoña Cava Mesa (Bilbao: Universidad de Deusto, 2013, t. II), 307-327.

<sup>29</sup> Kenneth Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*, (Lima: Banco Central de la Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, 2011), 31.

<sup>30</sup> Encarnación Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, (Madrid: ed. Cultura Hispánica, 1960), 142.

<sup>31</sup> Margarita Suárez, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, (Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, 1955), 28 y 29.

<sup>32</sup> Pilar Latasa Vasallo, “El transporte de la plata en el Atlántico: conflicto entre los intereses peruanos y metropolitanos”, en *VII Congreso Internacional de Historia de*

talíferas fueron en descenso constante, especialmente en unos reales de minas de Potosí que no cesaron de bajar desde la década de 1620. Esto provocó, además de la rebaja en los beneficios de los empresarios mineros y la reducción de todo el tejido vinculado al sector, que los ingresos por este concepto -el conocido *quinto*- sufriese una merma de proporciones considerables. No obstante, existen otras corrientes que mediante el estudio del consumo de azogue -material imprescindible para el proceso de amalgama- indican que este descenso de la producción no fue tal y que habría que esperar hasta la década de 1680 para experimentar este impacto negativo<sup>33</sup>.

Estas cuestiones, tanto la inseguridad comercial como la bajada en la producción metalífera, dieron de lleno en la línea de flotación de una Real Hacienda peruana que demandaba fondos perentoriamente para hacer frente a unas obligaciones crecientes. En este sentido, el virrey Castellar hubo de tomar el relevo al virrey conde de Santisteban (1661-1666), quien también llegó al Perú con un encargo del Consejo de Indias concerniente a materias hacendísticas. Ante la necesidad del fisco de asegurar una buena cuota de ingresos, la máxima autoridad indiana encargó a Santisteban que negociase con el Consulado de Lima el asiento de varios tributos como la avería del Mar del Sur y del Mar del Norte, la alcabala, el almojarifazgo y la “Unión de Armas”. Las reuniones comenzaron en 1662 y fueron en extremo farragosas, hasta el punto de que no se alcanzó un acuerdo hasta 1666. Sin embargo, la llegada de Castellar a Lima y su nueva política para corregir la Real Hacienda coincidió con el momento de la renovación de estos asientos. Las demandas del virrey y las reticencias de los cargadores chocaron desde un primer momento y se tradujeron en un descontento que a la postre sería clave para Castellar. Aún así, se consiguieron renovar estos asientos tributarios que tanto beneficio suponían tanto para el fisco, que conseguía cierta estabilidad, como para los comerciantes que ganaban buenas sumas y además administraban de manera directa impuestos de índole mercantil, especialmente aquellos que tenían un mayor impacto en sus actividades. En cualquier caso, estos asientos marcaron buena parte de la pauta a seguir en la política fiscal peruana durante la segunda mitad del siglo XVII y por ello los sucesores de Castellar, el duque de la Palata (1681-

---

*América*, coord. José Antonio Armillas Vicente, (Zaragoza: Gobierno de Aragón, 1998, vol. VIII), 1567.

<sup>33</sup> David Brading y Harry Cross, “Colonial silver mining: Mexico and Peru”, *Hispanic American Historical Review*, nº 52-4 (1972): 572, 574.

1689) y el conde de la Monclova (1689-1705), se vieron obligados a volver a sentarse en la misma mesa que los rectores del Consulado de Lima para renegociar sus renovaciones<sup>34</sup>.

Así pues, la administración del conde de Castellar en Perú estuvo centralizada en la corrección de una Real Hacienda que atravesaba un estado poco favorable. El Tribunal Mayor de Cuentas no había conseguido llevar a cabo esa inspección constante de las cajas reales matrices más importantes, ni que decir tiene sobre las sufragáneas de éstas, por lo que sólo la Caja de Lima gozó de un cierto control, aunque ello no la eximió de contribuir al delicado estado hacendístico<sup>35</sup>. Así, el panorama ante el que se enfrentó Castellar no auguraba muchos éxitos. La Audiencia de Lima que se había hecho cargo del Virreinato a la muerte del conde de Santisteban en 1666 había tirado por tierra todos los progresos de éste y las medidas correctoras que había implantado<sup>36</sup>; pero tampoco la gestión del conde de Lemos supo subsanar estas cuestiones. Por ello, Castellar dictó rápidas medidas para que la institución auditora por excelencia, el Tribunal de Cuentas, se pusiese al día y le sirviese de palanca para modificar la trayectoria fiscal peruana. De las primeras órdenes del virrey en este sentido fue que los magistrados de la Audiencia de Lima dedicasen determinadas horas semanales a asuntos hacendísticos, sirviendo como complemento a los contadores del Tribunal, para actualizar todas las inspecciones. Pero también dictó que se formasen nuevas ordenanzas para agilizar al Tribunal de Cuentas y maximizar el rendimiento de la Caja Real de Lima<sup>37</sup>.

Las medidas de Castellar, junto a su ya citado control directo, pretendían dar unos resultados inmediatos, pero a medio plazo no fueron posibles. La causa de este fracaso hay que buscarla en su sucesor, el arzobispo- virrey Melchor de Liñán y Cisneros (1678-1681), quien dio al traste con estas disposiciones. En cualquier caso, sabemos que a la

---

<sup>34</sup> Para conocer más sobre estos asientos tributarios, sus renovaciones y su impacto económico, véase: Ismael Jiménez Jiménez, "Economía y urgencia fiscal: los asientos hacendísticos del Consulado de Lima en la segunda mitad del siglo XVII", *Revista Histórica*, nº 40-1 (2016): 35-63.

<sup>35</sup> Ronald Escobedo Mansilla, *Control fiscal en el Virreinato peruano. El Tribunal de Cuentas*, (Madrid: ed. Alhambra, 1986), 146.

<sup>36</sup> Lewis Hanke y Celso Rodríguez, eds., *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria, Perú*, (Madrid: ed. Atlas, 1979, vol. IV), 221.

<sup>37</sup> *Relación del conde de Castellar a su sucesor, don Melchor de Liñán y Cisneros*: en Hanke y Rodríguez, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria, Perú*, vol. V, 72.

muerte del virrey conde de Santisteban (1666) la Caja Real de Lima adeudaba 1.146.413 pesos de a ocho reales<sup>38</sup>; al fallecimiento del virrey conde de Lemos (1672) la misma institución presentaba unas obligaciones por valor de 1.848.266 pesos y 5 reales y medio<sup>39</sup>; y a la llegada de Castellar, en 1674, el saldo negativo era de 1.680.986 pesos, descenso que se debe al gobierno interino del oidor Álvaro de Ybarra<sup>40</sup>. Por tanto, el conde de Castellar había podido comprobar de primera mano cómo la Caja Real de Lima había ido arrojando un déficit anual de 200.000 pesos y por qué el Consejo de Indias lo había conminado a modificar la trayectoria de la Hacienda virreinal<sup>41</sup>.

Cuando se produjo el relevo de Castellar al frente del Perú, la Caja Real de Lima presentaba una deuda de 1.642.543 pesos<sup>42</sup>. Gracias a esta cifra, es posible deducir que las medidas tomadas por el virrey no fueron eficaces en cuanto a deducir el débito hacendístico, pero sí se mostraron aptas para frenar el escandaloso endeudamiento del fisco. Esta idea se reafirma si observamos la evolución de la deuda de la Caja durante los gobiernos sucesivos: el arzobispo-*virrey* Liñán y Cisneros aumentó esta cifra hasta los 3.738.071 pesos ¡Incrementó la deuda en menos de cuatro años en 1.705.482 pesos! Así, su sucesor, el duque de la Palata, no tuvo más remedio que comunicar a la Corte que el estado fiscal del Perú era más grave de lo que cabía esperar y se expresó al respecto, aludiendo a su antecesor, con las siguientes palabras: “me desconsuela mucho el último ejemplar, porque si en tres años de un gobierno se va causando millón y setecientos mil pesos de nuevo empeño, en pocos trienios se habrá acabado con esto”<sup>43</sup>.

El accidentado final de la administración del conde de Castellar en Perú estuvo estrechamente relacionado con el abrupto cambio de política fiscal. Las tensiones creadas desde la toma de posesión de Melchor de Liñán y Cisneros como nuevo arzobispo de Lima con el virrey fueron

---

<sup>38</sup> Guillermo Lohmann Villena, *El conde de Lemos. Virrey del Perú*, (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1946), 86.

<sup>39</sup> AGI, Lima, 73. Carta firmada por los oidores de la Audiencia de Lima al Rey. Lima, junio de 1673

<sup>40</sup> Lohmann Villena, *El conde de Lemos. Virrey del Perú*, 307.

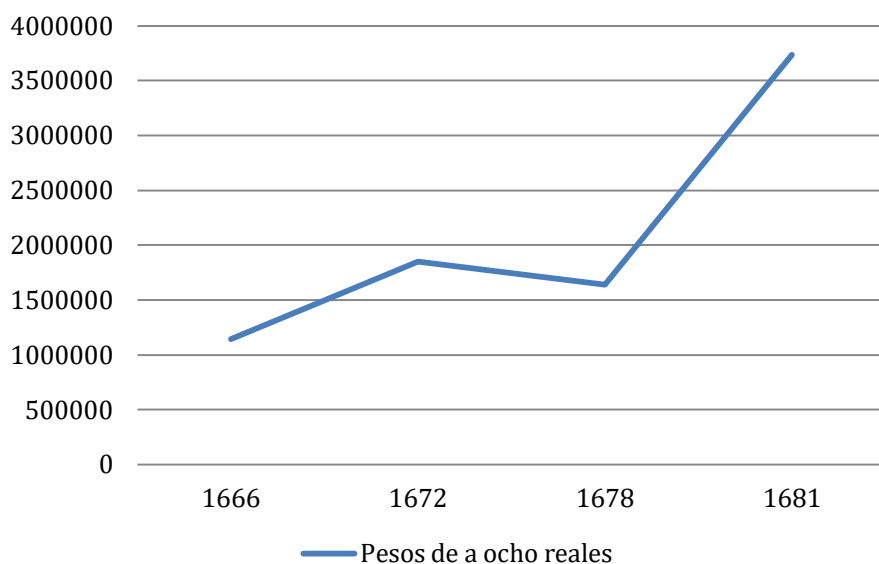
<sup>41</sup> Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*, 232.

<sup>42</sup> AGI, Lima, 76. *Certificación hacendística firmada por el arzobispo Liñán y Cisneros y enviada al Rey*, Callao, 24 de agosto de 1678.

<sup>43</sup> AGI, Lima, 82. *Carta del duque de la Palata al Rey*, Lima, 10 de diciembre de 1682.

notorias y en ello el eclesiástico encontró buenos aliados. Los miembros del Consulado no estaban muy contentos con la gestión fiscalizadora de Castellar tras su decreto suprimiendo cualquier tráfico entre el Callao y Acapulco o su demanda de que entregasen a la Real Hacienda los 300.000 pesos que debían. Las protestas fueron airadas y llegaron a Madrid con el altavoz del nuevo arzobispo, alcanzando incluso la petición de cese del virrey<sup>44</sup>. Unas presiones que tuvieron efecto, a pesar de que Castellar estaba cumpliendo con su objetivo de restaurar el fisco virreinal y así, el 7 de julio de 1678 se produjo la destitución inmediata de don Baltasar de la Cueva; e incluso se le impidió permanecer en Lima, ordenándosele marchar a Paita sin la posibilidad de defenderse en su juicio de residencia<sup>45</sup>.

### Deuda de la Caja Real de Lima entre 1666 y 1681.



Gráfica de los autores. Fuentes: AGI, Lima, 73, 76, 82; Lohmann Villena, *El conde de Lemos. Virrey del Perú*; y Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*.

<sup>44</sup> Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*, 234.

<sup>45</sup> Hanke y Rodríguez, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria, Perú*, vol. V, 39.

Dejando a un lado cuestiones de índole más política y judicial, la disposición dictada por Castellar en el Real Acuerdo del 31 de marzo de 1678 vino a enmarcarse dentro de esa idea fiscalizadora que llevó a la práctica en el Perú. Como virrey, tenía la misión de reestablecer el equilibrio contable en la Real Hacienda, tarea en extremo delicada y compleja como hemos señalado. Así pues, las medidas más directas y eficaces no eran otras que la de controlar el gasto y, a la vez, aumentar los ingresos mediante dos vías: la maximización de los tributos y la creación de nuevas tasas.

En este sentido último podemos entender que Castellar siguió la tendencia de las leyes contra el lujo que proliferaron durante todo el siglo XVII. En este aspecto, como en otros, las políticas del virrey no fueron en ningún modo innovadoras, pero tampoco, por la cuestión ya expresada del cambio de rumbo fiscal, puede decirse que fuesen útiles ni eficaces. Castellar en su norma contra el lujo de los coches no hizo sino inscribirse en esa corriente indiana que diferenciaba entre cultura judicial y práctica jurídica. Es decir, una cosa fue la norma y otra bien diferente la práctica. Así pues, nuestro virrey reiteró una disposición que ya había sido dada en 1624 por el marqués de Guadalcázar, en 1637 por el conde de Chinchón y, como antecedente más inmediato, en 1664 por el conde de Santisteban. Es más, la utilidad de la medida tomada por Castellar se reveló como ineficiente por completo al encontrarse reiterada en 1693 y en 1696 por el conde de la Monclova. No obstante, lo que nos interesa especialmente es el objetivo de la medida que antecedió a Castellar, la tomada por Santisteban en 1664. En ella se revela nítidamente que el objetivo de esta norma no era otro que el de dotar a la Caja Real de Lima de un nuevo ingreso. Según dispuso el virrey Santisteban, la nueva tasa había sido creada para reparar los daños que los numerosos coches ocasionaban en el pavimento, las acequias y las cañerías de la Ciudad de los Reyes. Por este motivo, estipuló que cada vehículo, independientemente de su categoría, habría de satisfacer un canon de 300 pesos, con la posibilidad de fraccionar su pago durante dos años<sup>46</sup>.

### **3. La aplicación de la norma y la importancia del estatus social**

Tras el poco éxito de Castellar en su política económica, cabría plantearse el efecto que su norma tuvo en relación a los coches. No se

---

<sup>46</sup> López Álvarez, "Los vehículos representativos en la configuración de la corte vi-reinal: México y Lima, 1590-1700", 273.

puede comprobar ello materialmente ya que el primer coche conservado en Perú es el del marqués de Torre Tagle, que se conserva en el limeño palacio homónimo y al menos medio siglo posterior a la fecha de la norma que ahora nos ocupa, ya que se data hacia 1740<sup>47</sup>.

Hay que señalar de entrada en relación a la efectividad de las leyes contra el lujo que se reiteraron machaconamente a lo largo del Antiguo Régimen debido a su falta de efectividad o a la relajación que el paso del tiempo produjo en las mismas. Por ello, en un principio, cabría pensar que no debió de tener mucha efectividad la pragmática de 1678 del conde de Castellar. Lohmann Villena trajo a colación como prueba de su escaso efecto un bando de 12 de enero de 1696, del virrey conde de la Monclova que hacía hincapié en el “*desordenado abuso*” del uso de los coches, lo que ocasionaba el olvido de los ejercicios ecuestres, por lo que dispuso que a partir del febrero de dicho año “*ningún español... desde la edad de diez y seis años hasta la de cincuenta... entre en coche ni calesa... en todo el distrito de la ciudad*”. No obstante, las referencias posteriores que describen la ciudad ponen en evidencia que el uso del coche fue absolutamente irrefrenable por estas u otras normas<sup>48</sup>.

No obstante, cabe sospechar que la implantación del tipo francés fue al menos retrasada por esta norma. Así parece apuntarlo la primera y tardía imagen en la que aparecen coches en la iconografía de Lima. Hay que insistir al respecto en que, debido a que los coches virreinales anteriores al siglo XVIII han desaparecido, además de en las fuentes escritas, hemos de basarnos para plantear nuestras hipótesis en las pinturas que los reflejan. La primera para el caso de la Ciudad de los Reyes es la vista de la *Plaza Mayor de Lima, cabeza de los reinos de El Perú, año de 1680*, que en la actualidad se conserva en el Museo de América de Madrid<sup>49</sup>. Resulta en tal sentido del máximo interés que los tres coches en ella representados sigan el modelo a la española, sin que se atisben vínculos a las carrozas francesas contra las que iba la disposición del conde de Castellar. Digno de mención sin duda es que estos coches

---

<sup>47</sup> Luis Eduardo Wuffarden, *El arte de Torre Tagle. La colección del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú*, (Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2016), 25 y 26. Sin duda este espléndido carruaje merecería ser estudiado con un mayor interés del que hasta ahora se le ha dedicado.

<sup>48</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 117.

<sup>49</sup> Sobre este cuadro véanse Enrique Marco Dorta, *Estudios y documentos de arte hispanoamericano*, (Madrid: Real Academia de la Historia, 1981), 44-45; y Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias española*, 305-307.



estén ocupados por damas, lo que muestra la estrecha vinculación entre los carruajes y las féminas. Otra cuestión que merece ser destacada en relación a esta vista es de carácter técnico, ya que en ella sobresalen los trenes de los cuales las cajas de los coches quedaban literalmente colgadas, mediante unas gruesas y fuertes correas de cuero llamadas sopandas. A ello se podrían añadir otras cuestiones, como que las ruedas delanteras eran menores que las traseras para ganar en maniobrabilidad; el carácter cúbico de sus cajas y que carezcan aún de pescante, de manera que sus cocheros los guían desde las parejas de mulas que tiran de ellos, llamándose en este caso concreto postillones; y, por último, que dichas mulas en los tres casos del cuadro se disponen en tronco, es decir, una al lado de la otra<sup>50</sup>.



Plaza Mayor de Lima, cabeza de los Reinos del Perú,  
año de 1680. Museo de América

De prácticamente la misma fecha, cabe traer a colación la segunda vista de Lima en la que aparecen coches y que es el *Diseño de la fachada del convento de Nuestra Señora del Rosario de predicadores de Lima*, inserto en la *Historia de la provincia de San Juan Bautista del Perú*

<sup>50</sup> Sobre los tipos de enganches remitimos a Luis Rivero Merry, *Manual de enganches*, (Sevilla: Caja Rural de Sevilla, 1986). En concreto sobre los troncos véanse las pp. 53-58.

de la orden de Predicadores de fray Juan Meléndez, publicada en Roma en 1681<sup>51</sup>. De nuevo vuelven a ser representados tres carruajes, aunque no adquieren tanto protagonismo, los cuales son de similares características a los anteriores, con los que no obstante muestran una diferencia significativa: el carácter ya no cúbico, sino trapezoidal, de sus cajas, lo que supone una considerable evolución.

Aunque la *Vista de la Plaza Mayor de Lima* da a entender que la norma dictada por el conde de Castellar se cumplió, el carruaje encargado para el recibimiento de su sucesor en 1681, el duque de la Palata, parece desmentirlo. Realizado por el maestro de hacer coches Moreno de Zárate, debió de seguir el modelo de Castellar, al que más adelante nos referiremos, y aún ser enriquecido, ya que su precio fue más elevado. De igual modo, en la carroza para el conde de la Monclova en 1689 se vuelve a aludir las labores de talla, en este caso “*de realce*”, y de dorado<sup>52</sup>.

La significación de los carruajes alcanzó uno de sus más superlativos ejemplos en el caso precisamente del referido virrey duque de la Palata, que tras el terremoto del 20 de octubre de 1687 vivió en su carroza, “*que tuvo por habitación*”, durante dos meses y medio, despa-  
chando en ella como si se tratase del palacio Virreinal<sup>53</sup>.

Continuando con el análisis de la norma de 1678, hay insistir en otra de las causas de la misma: la generalización del uso de los carruajes. Sin duda ello está vinculado a la significación que alcanzaron como símbolos de estatus. A ello hay que añadir su trascendencia física, de manera que la Ciudad de los Reyes, como todas las del imperio, se adaptó a la nueva realidad circulatoria que generaron los carruajes, hasta se convirtieron en auténtica unidad de medida del urbanismo<sup>54</sup>.

De hecho, este sentido simbólico de los carruajes y su uso generalizado ocasionó numerosos litigios. Así, cabe traer a colación el enfrentamiento entre Castellar y el arzobispo Almoguera, ya que este último dispuso que tanto sus cocheros como los lacayos de su carruaje fuesen

---

<sup>51</sup> Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias española*, 309.

<sup>52</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 128.

<sup>53</sup> *Ibíd.*, 112.

<sup>54</sup> En tal sentido remitimos a María Antonia Durán Montero, *Lima en el siglo XVII. Arquitectura, urbanismo y vida cotidiana*, (Sevilla: Diputación de Sevilla, 1994), 62, 78, 84 y 205; y a Álvaro Recio Mir, “Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)”, *Anuario de estudios americanos*, nº 72-2 (2015): 515-543.

descubiertos, lo cual era regalía del rey y de sus representantes, entre los que se encontraban los virreyes, pero no los arzobispos. Por ello Castellar avisó al prelado de lo incorrecta de su innovadora usanza, a lo que el Almoгуera contestó “*que avía de gastar toda la renta del arçobispado en la defensa de esta preeminencia*”, lo que pone una vez más en evidencia la importancia que había adquirido el coche en el marco de la sociedad cortesana barroca<sup>55</sup>.

El referido sentido simbólico alcanzado por los carruajes, además del citado interés tributario, debió de ser otra de las motivaciones de la norma que venimos analizando. Es posible que Castellar pretendiese que el coche de gran lujo quedase adscrito en exclusiva a la figura virreinal o al menos al círculo más cercano al poder, lo que enlaza con las explicaciones antes citadas del profesor Domínguez Ortiz. Siguiendo esta línea podemos observar la idea prefigurada que Castellar tenía al respecto antes de tomar posesión en Lima. Así, continuando con lo realizado con sus predecesores, el conde se hizo acompañar al Perú por una extensa corte personal. Esta práctica ya había sido denunciada con frecuencia, pues los virreyes llevaban a la Ciudad de los Reyes un nutrido grupo de seguidores que debían nutrirse de oficios, gracias y mercedes a costa de la Real Hacienda<sup>56</sup>. Sin embargo, Castellar no reparó en esta cuestión.

Tal y como había quedado registrado en la Casa de la Contratación de Sevilla y fue confirmado durante el proceso del juicio de residencia por el mayordomo de Castellar, Alonso Arias Echavarría, el conde se hizo acompañar a Lima por sesenta y ocho cortesanos, dejando al margen los miembros de su familia. De entre este grupo destacaremos a dieciséis personas que pasaron desde la Península Ibérica al Perú consignados con oficios relacionados a los coches<sup>57</sup>. Cifra bastante destacable, pero que tiene sentido cuando sabemos que el conde de Castellar también hizo embarcar en los *Galeones de Tierra Firme* su propio coche<sup>58</sup>.

---

<sup>55</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 131. Casos similares se conocen en el Virreinato novohispano, véase al respecto Álvaro Recio Mir, “La carroza del virrey: el coche en Nueva España como atributo del poder”, en *Las artes y la arquitectura del poder. XIX congreso nacional de historia del arte Comité Español de Historia del Arte*, coord. Víctor Mínguez Cornelles, (Castellón de la Plana: Universidad Jaime I, 2013), 2425-2439.

<sup>56</sup> Sobre el reparto de plazas en la corte realizado por los virreyes del Perú en la segunda mitad del siglo XVII, véase: Ismael Jiménez Jiménez, *Poder, redes y corrupción en Perú (1660-1705)*, (Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla, en prensa), 73-110.

<sup>57</sup> AGI, Escribanía de Cámara, 536 A. *Lista de los criados del conde de Castellar por Alonso Arias Echavarría*, Lima, 21 de abril de 1679.

<sup>58</sup> Mugaburu, *Diario de Lima*, 66.

El virrey sabría que en cuanto llegase a la Ciudad de los Reyes el Cabildo le haría entrega de un caballo y de un coche para realizar su entrada triunfal en la capital y tomar posesión del cargo<sup>59</sup>, pero aún así, Castellar quiso remarcar este signo trasladando su propio vehículo desde Madrid.

### **Criados del Conde de Castellar traídos de España a Lima en 1674 y relacionados con los coches.**

<b>Nombre</b>	<b>Cargo</b>
Juan Fernández	Cochero mayor
Domingo Álvarez	Sotacochero
Francisco Suárez	Mozo de silla
Alonso	Mozo de silla
Domingo	Mozo de silla
Pedro Alen	Lacayo
Mateo	Lacayo
Lázaro Uriarte	Cochero de cámara
Roque de Espinosa	Cochero de cámara
Juan Tello	Lacayo
Francisco Azevedo	Lacayo
Tomás Mexía	Lacayo
Juan de Cárdenas	Lacayo
Francisco de Roxas	Mozo de caballos
José	Mozo de mulas
Marcos de Espinosa	Mozo de mulas

Así pues, con dos coches -además de sillas de mano y otros medios de transporte- a su disposición, el virrey Castellar dictó una normativa para prohibir el uso estos vehículos de mayor lujo en Lima. La idea de frenar el dispendio que se estaba produciendo en la compra de estos coches por parte de las clases más pudientes de la capital virreinal pudo ser en buena medida el impulso de esta disposición. Pero, insistimos, junto al control sobre estos gastos improductivos habría que tener muy en cuenta que siendo el coche como era un medio de estatus social, Caste-

---

<sup>59</sup> Rafael Ramos Sosa, *Arte festivo en la Lima virreinal (siglos XVI-XVIII)*, (Sevilla: Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1992), 32 y 44. En la segunda de las páginas señaladas, este autor da las cifras de lo pagado por los coches regalados por el Cabildo de Lima a los virreyes conde de Lemos, duque de la Palata y conde de la Monclova: 3.000, 2.500 y 2.400 pesos de a ocho, respectivamente.

llar quisiese reservar esa simbología como exclusiva del *alter ego* del Rey o a su entorno más próximo<sup>60</sup>. Algo que además iría unido al número de animales que tirarían de ese coche, lo cual siempre estuvo estipulado y respetado. Es una hipótesis que no debemos perder de vista, porque no queda lugar a dudas que el coche era un elemento cortesano de primer orden y al que no quería renunciar el virrey, como demuestra el hecho de los hombres que para servir en este aspecto se llevó desde España.

Por desgracia, no se han conservado los coches del conde de Castellar ni imágenes de los mismos, pero conocemos el contrato de uno para él realizado, en concreto con el que hizo su entrada triunfal en Lima en 1674. En el mismo se especificaba, entre otras cosas, que su autor era el maestro Moreno de Zárate y que lo realizaba “a ymitación” del carruaje del capitán Laureano Gelder y Mestanza. Tal detalle resulta sumamente significativo y evidencia que no por ser el del virrey se trataba de un coche único, ya que se inspiraba en otro anterior. En cualquier caso, sabemos que la caja del carruaje de Castellar contaría con los tableros tallados “y muy bien dorados”; tendría seis ventanas cerradas por vidrios asegurados por hebillas de bronce dorado y su cubierta también sería de madera tallada y dorada, de la que sobresaldría un florón con las armas del virrey. En cuanto a su interior, se dice que iría tapizado de terciopelo carmesí de Granada, tejido del que también se harían las cortinas y almohadones. A ello se sumarían exquisitos detalles de pasamanería, como ocho borlas de oro y seda<sup>61</sup>. Todo parece indicar que el coche del conde de Castellar seguía precisamente las pautas de las referidas carrozas francesas, a las que la norma por él emitida en 1678 quería poner coto.

En relación con la materialidad de estos coches desaparecidos, cabe hacer alguna reflexión sobre los maestros de coches y sus oficiales que menciona la norma de 1678. En primer lugar, destaca que se emplea la misma denominación que en la metrópoli, a diferencia de la que se les daba en el Virreinato novohispano, que era la de carroceros. En cuanto a la mención a los oficiales creemos que resulta significativa ya que estos en el sistema gremial en el que se incardinó la construcción de carruajes no estaban habilitados para la realización de los mismos. Su referencia en la ley parece apuntar que en la Lima de la segunda mitad del siglo

---

<sup>60</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 131. Casos similares se conocen en el Virreinato novohispano, véase al respecto Recio Mir, “La carroza del virrey: el coche en Nueva España como atributo del poder”, 2425-2439.

<sup>61</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 127 y 128.

XVII no sólo ello se producía, sino que no estaba mal visto. Cabe recordar que el gremio de Lima tiene unos remotos orígenes en 1575, cuando al parecer estaba aún inserto en el de los carpinteros, pero rigiéndose por unas normas específicas de las que las fuentes dicen que seguían el modelo sevillano. Del gremio de Lima sabemos que se independizó definitivamente del de los carpinteros poco después, en 1710, momento a partir del cual se institucionalizaría definitivamente la profesión<sup>62</sup>.

A manera de conclusión, cabría señalar que la pragmática de 1678 que en esta ocasión hemos traído a colación no hace más que incidir en el carácter urbano y más concretamente cortesano que el carruaje había entonces adquirido. Como ha señalado al respecto López Álvarez, el coche se convirtió en el elemento más adecuado para diferenciar al cortesano de quien no lo era, en un mecanismo de regulación y control social. En efecto, como ya hemos tenido la oportunidad de ver en torno al coche se desató toda una guerra por el ascenso social y la plasmación de la jerarquía, como para el caso limeño señaló fray Gonzalo Tenorio expresivamente al afirmar “*yo recuerdo los tiempos en que en la ciudad de Lima solo había tres o cuatro cuadrigas y en breve no podrán numerarse ya de los muchos miles que se multiplican. Por esta vanidad y ostentación consumen inmensas cantidades de dinero*”<sup>63</sup>.

De la misma manera, la prohibición de marzo de 1678 no dejó de ser en sí misma un ejemplo del afán controlador que el virrey quiso imponer en el Perú y, de igual forma, el primer paso para la creación de una nueva tasa impositiva que aplicar a aquellos que poseían la suficiente fortuna como para utilizar uno de los lujosos coches que describe la propia norma. Gravar las grandes riquezas siempre ha sido una de las soluciones más fáciles para intentar corregir penosos estados del fisco, pero también uno de los principales alicientes para evadir capitales o buscar subterfugios para que todo siguiese igual. A la postre, Castellar no consiguió ni establecer un nuevo impuesto ni erradicar el gasto superfluo, pero al menos regresó a la Península Ibérica exonerado de cargos en su juicio de residencia y con un asiento como consejero en el Consejo de Indias. Mientras tanto, en Lima siguieron circulando coches de un gran lujo, sin llegar a satisfacer ningún impuesto específico ni crear ninguna barrera de estatus entre virreyes y los más pudientes económicamente.

---

<sup>62</sup> Francisco Quiroz, *Gremios, razas y libertad de industria. Lima colonial*, (Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1995), 16.

<sup>63</sup> López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, 269-270 y 282.